IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 187)
z dnia 10 maja 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 187)

10 maja 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2212).

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, **Aleksander Arndt** ekspert ds. legislacji i obsługi prawnej w Biurze Prawnym Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami oraz **Witold Janiszewski** dyrektor Biura Prawnego i Nadzoru Właścicielskiego Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam pana ministra oraz zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Wszystkich państwa prosiłbym o zalogowanie się: osoby obecne tutaj za pomocą karty, a osoby, które uczestniczą zdalnie, o zalogowanie się do systemu do głosowania. Dokonamy sprawdzenia kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Sekretariat Komisji proszę o informację, kiedy będziemy gotowi. Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 22 posłów. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2212). W dniu 27 kwietnia 2022 r. marszałek Sejmu skierowała projekt ustawy do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania. Przypominam, iż zgodnie z art. 39 ust. 1 regulaminu Sejmu pierwsze czytanie obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debatę w sprawie zasad ogólnych projektu, następnie zadawanie pytań przez posłów i odpowiedzi wnioskodawców.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 2212. Proszę pana ministra o uzasadnienie projektu ustawy.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Marcin Horała:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przedstawiana dzisiaj na posiedzeniu Komisji ustawa w istocie jest dosyć krótką, techniczną ustawą dotyczącą spraw, którymi Sejm zazwyczaj się nie zajmuje, tzn. zmian w strukturze organizacyjnej rządu. Ponieważ jednak pełnomocnik rządu ds. CPK jest szczególnym pełnomocnikiem, silniej umocowanym ustawowo niż większość pełnomocników Rady Ministrów, właśnie przeniesienie, zmiana resortu, w którym znajdzie się pion CPK, wymaga zmiany ustaw, pewnej zmiany w ustawie o działach i oczywiście w kilku innych ustawach, przede wszystkim w ustawie o CPK. Powodem tej zmiany w organizacji rządu jest postęp na osi czasu programu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Można powiedzieć, że w wymiarze infrastrukturalnym wszystkie decyzje strategiczne i działania strategiczne zostały przeprowadzone i zakończone. Wspomnę tylko o tym, że jesteśmy już po zakończeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, strategicznego studium lokalizacyjnego, czyli projektu nowego systemu komunikacyjnego Polski. Na 1300 km nowych linii kolejowych toczą się zaawansowane prace przygotowawcze, prace nad studiami techniczno-ekonomiczno-środowiskowymi. Na podstawie umów ramowych można ze stuprocentową pewnością powiedzieć, że w najbliższym czasie dołączą do nich kolejne, więc będzie to już blisko 2 tys. km nowych linii kolejowych w tych pracach. Pierwszy odcinek jest już w fazie projektu budowlanego. Jest to tunel kolei dużych prędkości pod Łodzią. W przypadku samego lotniska również finalizujemy prace nad masterplanem. Kwestią pewnie tygodni, a jeżeli miesięcy, to niewielkiej liczby miesięcy, jest złożenie wniosku o decyzję środowiskową. Prace dotyczące finansowania są zaawansowane.

To wszystko powoduje, że można powiedzieć, że aspekt infrastrukturalny na poziomie decyzji strategicznych został wyczerpany. Oczywiście przed nami ogromna praca wykonawcza, natomiast akcent na poziomie decyzyjnym, na poziomie decyzji rządowych przenosić się będzie w kierunku kwestii gospodarczych, w kierunku kwestii rozwoju regionalnego, tego, aby ten „ruszt" infrastrukturalny jak najbardziej, jak najlepiej, jak najskuteczniej wykorzystać z korzyścią dla rozwoju Polski, a więc dla rozwoju regionalnego, bo Polska składa się z regionów. Dotyczy to przede wszystkim samego węzła i otoczenia lotniska, głównej inwestycji.

Jak wiemy, zawsze tego rodzaju inwestycje są mocnym czynnikiem przyciągającym inne inwestycje, czynnikiem miastotwórczym. Badała to nawet współczesna nauka i mówi, że jak kiedyś np. ujścia rzek czy przeprawy przez rzeki były miejscami miastotwórczymi czy nawet metropoliotwórczymi, tak teraz węzły komunikacyjne, duże międzynarodowe lotniska to jest ten główny czynnik, wokół którego zachodzą przyspieszone procesy urbanizacyjne. Rzecz oczywista jest taka, że w wymiarze gospodarczym pojawienie się na mapie Europy i świata nowego, jednego z najlepiej skomunikowanych miejsc w Europie i na świecie siłą rzeczy sprawia, że takie okolice stają się miejscem, gdzie lokują się różnego rodzaju inwestycje, bo dobry dostęp do szlaków komunikacyjnych jest tutaj bardzo ważnym, a w niektórych branżach wręcz kluczowym elementem decyzji. Stąd potrzeba, aby w tym rozmiarze rozwoju regionalnego nacisk po stronie rządowej był postawiony na ten wymiar.

Jesteśmy w trakcie prac nad strategią rozwoju regionu CPK. To też jest kwestia zwalczania wykluczeń transportowych. Właśnie zaawansowane prace nad STEŚ to moment, kiedy dyskutowane i decydowane są kwestie dotyczące konkretnych przebiegów, dotyczące tego, gdzie znajdować się będą przystanki kolei dużych prędkości, gdzie przystanki kolei niższych kategorii, ale równie ważnych, często może nawet ważniejszych w codziennym życiu mieszkańców. To wszystko są kwestie w sposób oczywisty kluczowe dla rozwoju tych regionów.

Kolejny aspekt to aspekt funduszowy, bo jest to Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. CPK staje się powoli dużym motorem pozyskiwania środków unijnych dla Polski. Przypomnę, że w ostatnim rozdaniu CEF Reflow, czyli „dogrywki" zakończonej perspektywy, gdzie rozdzielane są fundusze, które zostały z projektów, które np. nie zostały w pełni zrealizowane albo zostały zrealizowane poniżej kosztów, powstaje taka dodatkowa pula. Jest szybki konkurs na poziomie europejskim, gdzie nie ma koszyków narodowych, gdzie w sposób merytoryczny oceniane są projekty z poszczególnych państw i projekty zgłoszone przez CPK. Dwa projekty dostały tam 100-procentową, pełną punktację. Dzięki nim właśnie Polska jest największym beneficjentem tego rozdania. Do Polski trafiła jedna szósta środków, które były do podziału w całej Unii Europejskiej.

Tyle o CEF Reflow. Oczywiście to projekt kończący mijającą perspektywę, ale już w nowych projektach CEF-owskich, czyli projektach konkurencyjnych, gdzie nie mamy zagwarantowanego koszyka narodowego, gdzie musimy konkurować z projektami z całej Europy, projekty CPK jako projekty przynoszące największe korzyści komunikacyjne i ekologiczne i największe społeczne stopy zwrotu będą naszą „szpicą" uderzenia, żeby pozyskać dla Polski jak najwięcej środków. Jak pokazuje przykład rozstrzygniętego już

CEF Reflow, mamy ogromne szanse, żeby tak właśnie było. Te wszystkie argumenty przemawiają za tym, że teraz jest dobry moment, by kwestie związane z CPK przenieść z Ministerstwa Infrastruktury do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, co jest istotą przedstawionego projektu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Pan poseł Maciej Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni goście, Wysoka Komisjo, o ile dobrze pamiętam, w 2017 r. projekt CPK miał pochłonąć 35 mld zł. Teraz, pięć lat później, ale jeszcze przed wybuchem wojny w Ukrainie, samo lotnisko miałoby kosztować 35 mld zł, a komponent kolejowy, czyli niemal 2 tys. km nowych linii kolejowych, z których nie powstał chyba jeszcze żaden, może nawet 1 km, a może nawet 100 m, miałby kosztować ponad 200 mld zł. Może później pan minister mnie poprawi. Szacunki te nie uwzględniają oczywiście wielu niezbędnych dodatkowych wydatków jak tabor kolejowy, wsparcie LOT-u, co wydaje się nieuchronne, bo z tego, co pamiętam, żeby to w ogóle zapełnić, LOT ma mieć prawie 150 samolotów, z których aktualnie ma 17 takich, które miałby eksploatować.

Czyli co? Czyli na cały ten projekt trzeba wydać 240 mld zł, czyli 54 mld dolarów. To jest prawie o jedną trzecią więcej od tego, co Stany Zjednoczone przekazują na pomoc dla Ukrainy w ramach Lend-Lease. Co gorsza, szacunki te są pobieżne i nie są traktowane w zobowiązujący sposób. W zasadzie dalej nie wiemy, z czego będą miały pochodzić środki na realizację tego projektu. Pan minister wskazał jeden z projektów czy konkursów unijnych, ale to na pewno nie pokryje całości. Jaki będzie całkowity koszt pozyskania i koszt obsługi długu zaciągniętego po to, żeby zrealizować CPK? Nie wspominam już o kosztach społecznych. Myślę, że pan minister na pewno jest świadomy tego, ile osób protestuje w związku z przymusowymi wywłaszczeniami, które będą musiały mieć miejsce po uzyskaniu ostatecznej decyzji lokalizacyjnej. Warto przyjechać na spotkania, nie tylko w Baranowie, ale i – tak jak ostatnio – w Jaktorowie, i posłuchać ludzi, którzy boją się tego projektu i uważają, że cały ten projekt jest zbudowany na krzywdzie wielu ludzi.

Jak popatrzyłem sobie w ustawę, propozycja tej ustawy stanowi prawną drogę na skróty. Brakuje rzetelnej oceny skutków regulacji, brakuje analiz, oceny wpływu na sektor finansów publicznych. Można powiedzieć, że cały dokument jest merytorycznie pusty. Z tego, co pamiętam, opóźnienie to ok. cztery lata w stosunku do pierwotnego, w związku z tym myślę, że optymistyczne zapowiedzi, że wprowadzone zmiany coś przyspieszą, akurat skutecznie to opóźnią.

Najbardziej zastanawiające jest to, że nagle wyciągamy pełnomocnika ministra, który nadzoruje nie tylko CPK, ale Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze". Cały ten projekt jest spod Ministerstwa Infrastruktury. Minister infrastruktury jest odpowiedzialny za projekty infrastrukturalne i uważam, że wyciągnięcie tego projektu na zewnątrz spowoduje pewnego rodzaju chaos kompetencyjny. Myślę, że teraz na co dzień będziemy widzieli słabą koordynację w zakresie samego projektu CPK i projektów kolejowych.

Bardzo interesuje mnie sprawa merytorycznego nadzoru. Pan minister razem z projektem CPK, razem z Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze" przejdzie teraz pod Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Merytoryczny nadzór nad lotnictwem sprawuje minister infrastruktury poprzez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Jeżeli więc będą uwagi do działania Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", rozumiem, że minister infrastruktury będzie składał uwagi do ministra funduszy i rozwoju regionalnego? Po tym względem to troszeczkę dziwne.

Obserwując cały projekt, mimo że pan minister przed chwilą przedstawił to tak, że to wszystko będzie tak piękne, analizując wszystkie dotychczasowe osiągnięcia, patrząc na to, co dzieje się z CPK, jestem sceptykiem. Składam wniosek o odrzucenie ustawy w pierwszym czytaniu. Uważam, że jeżeli już w ogóle robić takie duże inwestycje, to niech one podlegają pod ministra właściwego ds. transportu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze, przede wszystkim ubolewam, że pomimo wysłanego zaproszenia nie ma z nami prezesa CPK, który jest kluczowy przy tego typu zasadniczych zmianach. Powodów tej nieobecności Komisja niestety nie zna.

Druga rzecz. Chciałem panu bardzo serdecznie pogratulować, bo chyba w III RP jest pan jedynym ministrem, który jest wiceministrem w dwóch resortach równolegle i jeszcze pełnomocnikiem rządu. To niebywałe. Tylko gwoli wyjaśnienia: Czy wynagrodzenie z tych ministerstw pobiera pan łącznie, czy tylko z jednego? Jeśli nie pobiera pan z jednego, to na jakiej podstawie prawnej?

W kwestii merytorycznej powiem, że projekt ten jest absolutnie kuriozalny. Użył pan sformułowania, że aspekt infrastrukturalny został wyczerpany. Panie ministrze, to jest kpina. To jest kpina z parlamentarzystów, to jest kpina ze wszystkich, którzy tam byli i widzieli jedną wielką łąkę, pole. Pan raczy mówić, że aspekt infrastrukturalny został wyczerpany i w zasadzie ani lotnictwo, ani drogi, ani kolej, które mają być tam budowane, nie mają żadnego znaczenia, bo teraz będą liczyły się tylko środki, fundusze unijne. Nomen omen powiedział pan, że uzyskaliśmy jakieś gigantyczne środki z UE. Jeśli będzie pan uczestniczył w przyszłym posiedzeniu Rady Ministrów, proszę przypomnieć to panu Zbigniewowi Ziobrze, który ostatnio krzyczy, że do Polski nie trafiają żadne środki. Tu może też będzie jakaś nauka dla pana ministra Ziobry.

Dziękuję panu posłowi Laskowi za wniosek o odrzucenie tego projektu w pierwszym czytaniu, bo to jest, umówmy się, duży cios dla Komisji Infrastruktury, ale przede wszystkim dla ministra infrastruktury, który zawiaduje, zarządza, nadzoruje poszczególnymi elementami infrastrukturalnymi, a został całkowicie pozbawiony możliwości wpływu na to.

Jestem bardzo dużym sceptykiem tego projektu. Wydajecie na to gigantyczne pieniądze, a te zmiany na pewno nie ułatwią, a wręcz przeszkodzą w realizacji tego projektu. Struktura organizacyjna, nadzorcza, zarządcza tego projektu to jest jakiś potworek zarządczy. To się nie może udać. Udać się może tylko zmarnotrawienie środków publicznych.

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, zacznę jednak od wątku może odległego od kwestii ustawowych, nad którymi dzisiaj pracujemy, ale bardzo cieszę się, że widzę pana ministra w dobrym zdrowiu i w dobrej kondycji, ponieważ przez ostatnich kilkanaście tygodni konfliktu z kontrolerami, do którego pan minister doprowadził, raczej skrupulatnie unikał pan minister osobistej obecności. Wnioskuję, że skoro udało nam się zażegnać niebezpieczeństwo zatrzymania ruchu lotniczego nad Polską, przynajmniej na jakiś czas wrócił pan minister do osobistej obecności i jest z nami. Panie ministrze, bardzo cieszę się, że była to tylko taktyczna grypa, a nie problemy, które eliminowałyby pana z tych prac, ponieważ transport lotniczy jest obszarem niezwykle ważnym dla gospodarki, dla naszego państwa. Dyskusja na temat transportu lotniczego i przyszłości tego transportu powinna być jednak prowadzona osobiście, a nie w taki sposób, że nie ma pana ministra wtedy, kiedy dzieją się najważniejsze rzeczy, a przypomnę, że jeszcze kilka tygodni temu mieliśmy do czynienia z sytuacją, w której transport mógł po prostu całkowicie zniknąć.

Panie ministrze, trudno nazwać tę ustawę inaczej niż ustawą kadrowo-majątkową. Z jednej strony chodzi tylko o to, żeby przenieść kompetencje pana ministra z jednego resortu do drugiego. Widać, że pan minister Adamczyk, który dzisiaj nie zaszczycił nas nawet swoją obecnością, chyba niespecjalnie chce bronić przegranych spraw, a przecież sprawa CPK w sensie postępu inwestycji jest sprawą katastrofalną, absolutnie przegraną, prowadzoną w PRL-owskim stylu. Przyjeżdża komisja, wyznacza palcem, informuje ludzi o tym, jakie decyzje podjęto w Warszawie, nie liczy się ze zdaniem mieszkańców, nie liczy się ze zdaniem samorządów. Widzimy to w całej Polsce. W województwie śląskim te konflikty są nieprawdopodobne. Przy okazji budowy czy planowania linii komunikacyjnych osoby, które są odpowiedzialne za tę kwestię, są z poręcze-

nia. Przyjeżdżają z upoważnienia pana ministra, nasyłają jedne samorządy na drugie, próbują wywoływać konflikty i w ten sposób planować prowadzenie linii komunikacyjnych. To absolutnie niedopuszczalne, skandaliczne i, tak jak powiedziałem, nawiązujące raczej do prz aśno-PRL-owskiego stylu prowadzenia różnych inwestycji. To jak wtedy, kiedy przyjeżdżały komisje i mówiły: „Tu będzie zbudowana linia", nieważne, czy przechodziła przez środek ogrodu, czy przechodziła przez środek domu. Przyjechał ktoś z Warszawy, wskazał palcem. Tak właśnie prowadzone są te inwestycje. Budzi to nasz głęboki sprzeciw. Panie ministrze, trudno powiedzieć cokolwiek dobrego o takim sposobie prowadzenia inwestycji.

Oczywiście ustawa, tak jak powiedziałem, ma wymiar kadrowy, ale ma też wymiar rzeczowy. Zadziwiające jest to, że choć w ustawie o CPK pan, panie ministrze, czy rząd Prawa i Sprawiedliwości, zapisał wprost, że to nie jest program rozwoju w rozumieniu przepisów, chcą to państwo przenieść pod nadzór ministra właściwego ds. rozwoju. Brak w tym wszystkim konsekwencji i logiki, ale to jest również cechą tego projektu, który prowadzicie, czy też nie prowadzicie, od kilku lat. To jest symbol tego pomysłu i tego, jak jest on prowadzony.

Drugi aspekt to sprawy związane z portami lotniczymi. Porty lotnicze wyciągane są spod nadzoru ministra właściwego ds. transportu, chociaż jest to obszar działania ministra właściwego ds. transportu. Nadzór przenoszony jest pod pełnomocnika ds. budowy CPK, czyli nie ma w tym zdroworozsądkowego podejścia, które uwzględnia interes całego państwa, wszystkich portów regionalnych, tylko porty lotnicze mają być wtłoczone w ten nieudany, nieudolnie prowadzony projekt CPK i prawdopodobnie będzie to miało po pierwsze zapewnić jakąś formę finansowania czy współfinansowania, czyli obciążenia portów lotniczych tą nieudolnie prowadzoną inwestycją. Znowu za zgodą nie ministra właściwego ds. transportu, ale za zgodą pełnomocnika porty będą mogły tworzyć spółki, czyli kolejne stanowiska, kolejne synekury i kolejne wehikuły albo do wyciągania majątku, albo zadłużania majątku portów lotniczych. Absolutnie nie ma na to naszej zgody.

Panie przewodniczący, również składam wniosek o odrzucenie tego złego, szkodliwego projektu ustawy w pierwszym czytaniu. Mam nadzieję, że Wysoka Komisja podejmie taką decyzję w interesie państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Wysokie prezydium, panie ministrze, z pewnym niesmakiem, by nie powiedzieć zażenowaniem, wysłuchałam wystąpień posłów opozycji. Opowieści o taktycznej grypie, dywagacje nad zarobkami pana ministra i zarobkami kontrolerów lotów czy stawianie się w sytuacji obrońców ludu uciśnionego przez wyznaczanie nowych tras komunikacyjnych to jest, proszę państwa, pójście po najmniejszej linii oporu. Nie było tutaj merytorycznych uwag do treści ustawy, raczej właśnie przycinki i docinki.

Szanowni państwo, pozwalam sobie złożyć wniosek przeciwny, tzn. o niezwłoczne przejście do pierwszego czytania, oczywiście po odpowiedziach pana ministra, jak to jest zgodne z przepisami, które mówią o pierwszym czytaniu projektu ustawy. Składam wniosek o przejście do procedowania nad tym projektem.

Szanowni państwo, to jest zamierzenie inwestycyjne. Każde nowe zamierzenie inwestycyjne, każde wyznaczenie nowej trasy komunikacyjnej w sytuacji, kiedy samorządy dosyć liberalnie podchodzą do pewnej dyscypliny, która powinna być jednak zachowana, i porządku w gospodarce przestrzennej, kiedy te zabudowane tereny rozlewają się bardzo mocno, w każdym miejscu wyznaczenie nowej trasy komunikacyjnej, nowego przebiegu, nowej lokalizacji napotyka na społeczny opór. U nas proceduje się wyznaczenie trasy linii kolejowej Podłęże – Piekiełko o podstawowym znaczeniu dla Małopolski. Chociaż wszyscy mówią o tym od kilkunastu lat i wszyscy się o to staramy, nawet tak drobny, 58-kilometrowy odcinek linii powoduje wielkie konflikty i samorządy mówią: „Dobrze, dobrze, róbcie, ale nie po naszym". Tego typu działalność zawsze będzie rodziła konflikty i trzeba je w spokoju rozstrzygać, bo są zadania państwowe, które należy wykonać.

Krótko mówiąc, pozwolę sobie przejść do porządku dziennego nad tymi złośliwymi, acz bardzo niemerytorycznymi uwagami posłów opozycji i złożyć wniosek o przejście do procedowania nad projektem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Mamy jeszcze dwa zgłoszenia. Pan poseł Robert Obaz i pan przewodniczący Polaczek. I pan Dariusz Joński. Na tym zamykamy listę mówców. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Robert Obaz (Lewica):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, przyłączam się do tego, co mówili moi koledzy z opozycji. Niestety projekt ten nie wygląda tak różowo, jak opisuje go pan minister. Żeby jednak zapytać merytorycznie, bo przecież od mieszania w prawą czy w lewą stronę herbata nie będzie słodsza, a tu mamy sytuację taką, że przekładamy z jednego ministerstwa do drugiego, nie wiadomo, dlaczego właśnie do rozwoju regionalnego, skoro tak naprawdę są to inwestycje typowo infrastrukturalne.

W uzasadnieniu, w ocenie skutków regulacji opisujecie państwo, jaki problem jest rozwiązywany. „W związku z przejściem z etapu działań przygotowawczych do realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego (dalej jako «CPK») do etapu projektowego i realizacyjnego konieczne jest też ponowne zdefiniowanie zakresu działania Pełnomocnika ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego”.

Mam pytanie. Na jakim etapie dzisiaj jesteśmy? Nie zakończyliśmy konsultacji, są protesty samorządów, nie macie kompletnie nic. Na jakim etapie dzisiaj jesteśmy, oprócz etapu pobierania przez pana pensji, bo to jest bardzo ważne? Zanim zaczniemy procedować, chciałbym, żeby odpowiedział pan na pytanie, gdzie jesteśmy i dokąd zmierzamy, bo chyba nikt nie widzi tutaj światełka w tunelu, na razie tylko pan, bo jest niezła pensja. Proszę o odpowiedź. Co dla pana znaczy etap przygotowawczy? Czy zostały już wydane decyzje środowiskowe? Czy wiemy, gdzie to będzie? Jak to ma docelowo wyglądać? Czy dzisiaj, w sytuacji, w której jesteśmy, w zmieniającej się sytuacji geopolitycznej Polskę faktycznie stać na tak wykonaną dużą inwestycję? Chyba wszyscy, jak tutaj siedzimy na tej sali, jesteśmy za tym, żeby sieć kolejowa, sieć drogowa rozwijała się, tylko z głową. Z głową, panie ministrze. To, dlatego pytamy o to, na jakim etapie jesteśmy, co w tej chwili się dzieje i dokąd zmierzamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie i panowie posłowie, też mógłbym zadać sporo pytań na kanwie tej dyskusji, natomiast na pewno ważna z punktu widzenia lotnisk regionalnych jest odpowiedź na temat tego, jak nowa konstrukcja prawna polskich portów lotniczych przełoży się na scenariusz realizacji inwestycji w portach regionalnych. Czy mógłbym zadać to pytanie panu prezesowi polskich portów regionalnych? Jak rozumiem, pan prezes Wojtera jest zdalnie. Czy jest jakiś komunikat w tym kontekście?

Nie powiem, że drugi wątek jest bardzo szczegółowy, ale jest istotny z punktu widzenia tego, co było w ciągu ostatnich tygodni. Jest to komponent inwestycyjny Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w CPK. Mam prośbę o udzielenie odpowiedzi na pytanie, jaki jest udział finansowy PAŻP-u w części dotyczącej infrastruktury PAŻP-u, który ma być częścią realizacji CPK. Czy to jest kwota kilkuset milionów złotych, czy mniejsza? Mam prośbę o udzielenie odpowiedzi w tej sprawie.

Trzecia kwestia, która również jest opisana w uzasadnieniu, zresztą pan minister też chyba wspominał o tym we wprowadzeniu, to kwestia pierwszego etapu funkcjonowania CPK z obsługą 45 mln pasażerów rocznie. Mam pytanie pierwsze. Czy to wynika z jakiejś nowej analizy ruchu, ewentualnie z dokumentów zamawianych czy to przez CPK, czy to przez pana pełnomocnika? Mówię tutaj o liczbie pasażerów. Czy jest to wariant optymistyczny, czy jest to wariant pesymistyczny? W tej sprawie toczą się dyskusje w prasie branżowej. Jak rozumiem, wiąże się w tym również część infrastruktury CPK. Jak na każdym lotnisku, są to drogi startowe. Czy te parametry 45 mln pasażerów rocznie w pierw-

szym etapie CPK to są dwie, trzy, cztery drogi startowe? Mówię o sytuacji po oddaniu CPK do eksploatacji. Czy pan minister mógłby ewentualnie odnieść się do tej kwestii technicznej, związanej z częścią uzasadnienia? Tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie przewodniczący, odnośnie do pierwszego bądź drugiego pytania powiem, że wpływ na porty regionalne jest oczywisty, tzn. ich po prostu nie będzie, więc nie będzie czego nadzorować, jeśli CPK by powstało.

Proszę bardzo, pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, dobrze, że w końcu się pan pojawił. Przez ostatni miesiąc posłowie Komisji Infrastruktury byli zajęci gaszeniem pożaru, który wzniecił pan w PAŻP-ie. Pan to nadzorował. Wielokrotnie uspokajał nas pan na posiedzeniach Komisji Infrastruktury i podkomisji stałej ds. transportu lotniczego, mówiąc, że wszystko będzie dobrze. O mało co mielibyśmy ogromny paraliż. Gdyby nie parlamentarzyści, którzy są tutaj na sali, i ich zaangażowanie, ale też wycofanie się z polityki konfrontacyjnej – mówię tutaj o ministrze Adamczyku, nie o panu – mielibyśmy dzisiaj ogromny problem i paraliż.

Mówię to w kontekście takim, że bierze się pan za budowę CPK, a doprowadził pan do największego chaosu w PAŻP-ie. Gdybym był złośliwy, mógłbym pana zapytać, czy ma pan już nową kurtkę z nowymi nadrukami, ale nie jestem złośliwy i zakładam, że ma pan już dwie, w zależności od konferencji. Sprawa jest poważniejsza niż te kurtki, bo dotyczy ogromnych publicznych pieniędzy. Wiem, że pani poseł z PiS-u składa wniosek, żebyśmy w ogóle nie dyskutowali i od razu przegłosowali. Po co w ogóle posłowie mają dyskutować, po co ma być dyskusja o tym, kto ma zajmować się CPK? Rozumiem, że chodzi o to, żeby wyrzucić pieniądze w błoto, żeby mówić o budowie, a nie budować, a później, jak władza się zmieni, wyjdzie pan Horała i powie: „Ja chciałem, ale nic nie udało się zbudować, bo nowa władza tego nie buduje”, a o tym, że na razie jest tam łąka, wszyscy przecież mówią.

Jest o czym mówić. Przed pana ucieczką z Ministerstwa Infrastruktury i przed tą Komisją, bo rozumiem, że nie będzie pan już przychodził na posiedzenia tej Komisji, tylko teraz wybierze pan inne komisje, na których będzie pan znowu czarował, bo przez ostatnie pięć lat czarujecie państwo o wielkim lotnisku, które ma powstać… Mówimy o inwestycji, która ma komponent lotniskowy, komponent kolejowy, a pan przenosi to z Ministerstwa Infrastruktury, a dokładnie rząd to przenosi. Nie mogę tego zrozumieć. Pamiętam, jak przychodziliście państwo i mówiliście, że CPK ma być właśnie pod MI, bo kto ma zajmować się budowaniem kolei i lotniska, a przynajmniej koordynować te wszystkie działania, jak nie właśnie MI. Przecież to nie jest oderwane od wszystkich innych inwestycji kolejowo-drogowych.

Teraz szybko przenosicie to państwo, część osób wie, dlaczego, pan natomiast nie rozliczył się z ostatnich lat. Chciałbym wiedzieć, dlaczego i co się dzieje, jeśli chodzi o decyzje środowiskowe i decyzje lokalizacyjne. Z informacji, jakie posiadamy, wynika, że nie zostały nawet złożone wnioski, jeśli chodzi o decyzje środowiskowe. Na jakim to jest etapie?

Czy mógłby pan jeszcze przed tą Komisją przekazać informację – skoro już koordynuje pan budowę CPK – o tym, ile do tej pory wydaliście państwo pieniędzy łącznie, o wszystkich kosztach, jakie pochłonął cały projekt CPK, i zobowiązaniach, które również zostały powzięte z państwa strony? Chciałbym się tego dowiedzieć. Drugie pytanie dotyczy właśnie decyzji środowiskowych i decyzji lokalizacyjnych.

Na koniec mogę sobie wyobrazić, że oczywiście będziecie państwo mówili, że budujecie, to dalej będzie wyglądało, jak wygląda, a na koniec pan minister Horała wyjdzie i powie: „Nie udało się”. Nawet już chyba znam nazwisko, które pan wymieni, tego, kto będzie winowajcą tego, że to nie powstanie. Oczywiście osoby tej nie ma na tej sali, a pan bardzo często cytuje tę osobę. Zgoni pan, że to wina Tuska. Zaczym, więc zgoni pan na kogokolwiek innego, dobrze byłoby, żeby rozliczył się pan przed Komisją. Ile wydał pan do tej pory publicznych pieniędzy na cały ten projekt? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Wyczerpaliśmy listę mówców. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Na wstępie pozwolę sobie zauważyć, że przytłaczająca większość głosów w dyskusji w ogóle nie dotyczyła projektu, który dzisiaj rozpatrujemy, ale przez szacunek dla państwa posłów i Wysokiej Komisji oczywiście odpowiem na wszystkie tezy i pytania, które tutaj padły, nawet jeżeli nie dotyczyły projektu.

Jesteśmy w szczególnym czasie. Ten czas powoduje, że pewne elementy gry politycznej, narracji politycznej, które w zwykłym czasie można było zrozumieć i przyjąć, bo tak po prostu we współczesnej polityce demokratycznej jest, teraz wymagają pewnego szczególnego pochylenia się. Poprosiłem np. o wykonanie analizy materiałów rosyjskiego propagandowego portalu Sputnik na temat CPK. Jest to gruba teczka. Od tej pory będę zawsze wskazywał, kiedy te tezy są powielane w poszczególnych wystąpieniach, kiedy ton, który był nadany przez Sputnik, rezonuje również w polskim parlamencie.

Pan poseł Lasek zwrócił się z pytaniem o koszt, 35 mld zł… To jest zresztą jedna z czołowych technik manipulacji i krytykowania w sposób nieuczciwy intelektualnie programu inwestycyjnego CPK, np. zastosowany w artykule na portalu Sputnik z 15 maja 2021 r., tzn. odwoływanie się do jednego dokumentu, wstępnej koncepcji CPK, dokumentu, który ma charakter – jeżeli ktoś z państwa zajmował się kiedyś zarządzaniem projektowym – *white paper*, dokumentu inicjującego projekt, który siłą rzeczy zawiera pewne bardzo wstępne założenia koncepcji. Trzeba go przyjąć po to, żeby uruchomić proces projektowy, w toku którego te założenia są precyzowane, zmieniane w zależności od rzeczywistości i od tego, co te analizy pokażą. To też była jedna z technik, żeby mówić, że raport NIK-u jest rzekomo krytyczny dla CPK, pomijając, że NIK odnosi się tam do konkretnego dokumentu, a nie do programu CPK jako takiego.

Tak, wstępna koncepcja ma to do siebie, że jest wstępna, że potem uruchamiane są prace analityczne, które mają przeprocedować wszystkie te założenia. We wstępnej koncepcji w ogóle nie było szprych, w ogóle nie było koncepcji budowy nowego systemu transportowo-kolejowego, więc koszty całego programu były oczywiście radykalnie niższe, ponieważ dochodzi nam do tego wielki program inwestycyjny na kolei porównywalny swoją skalą z Krajowym Programem Kolejowym albo z programem budowy dróg krajowych i autostrad. Przypomnę, że pierwszy to jest 90 mld zł, a drugi to jest ponad 240 mld zł. To jest mniej więcej rząd kosztów, do którego powinniśmy się odnosić.

Oczywiście drugą metodą manipulacji jest więc pomijanie tego, że mówimy o całym programie inwestycyjnym, i twierdzenie, że dany wielki koszt to jest lotnisko. Szacunki co do kosztu samego lotniska zasadniczo nie zmieniają się poza inflacją, wzrostem cen budowlanych. Obserwujemy, że w przeciągu ostatnich kilku lat zachodzą na rynku takie tendencje, natomiast czymś zupełnie innym jest koszt całego programu inwestycyjnego, czyli, przypomnę, budowy nowego systemu transportowego kraju przez dwie perspektywy unijne do 2034 r., bo o takim horyzoncie czasowym mówimy.

Kolejna teza to: „na krzywdzie wielu ludzi”. Ten wątek też się pojawia. Szanowni państwo, proszę pokazać mi tę „pokrzywdzoną” osobę. Proszę pokazać mi, kto został np. wywłaszczony i dostał nieadekwatne odszkodowanie.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Przecież pan minister wie, że wywłaszczenie będzie dopiero w momencie ostatecznej decyzji lokalizacyjnej.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Otóż to, panie pośle. Nikt jeszcze nie został więc wywłaszczony, a pan już wie, że będzie wywłaszczony z pokrzywdzeniem? Fakt, jedno powiem. Uważam, że odziedziczony po Platformie Obywatelskiej system odszkodowań za wywłaszczenia na inwestycje celu publicznego jest szkodliwy. W zaawansowanych pracach krzywdzi pewnych ludzi po to, żeby niektórzy ludzie mogli uzyskać nadmierne, idące w setki procent, zyski na takim wywłaszczeniu. Projekt ustawy, który to zmienia, jest obecnie w zaawansowanych pracach legislacyjnych na etapie rządowym, a właściwie jest już w Stałym Komitecie Rady Ministrów i czeka na Radę Ministrów. Mam nadzieję, że wkrótce będę mógł przedstawić

Sejmowi ten projekt, który spowoduje, że każdy wywłaszczany na inwestycje celu publicznego dostanie więcej, niż wynosi rynkowa wartość wywłaszczanych nieruchomości.

Kolejna sprawa to OSR, ocena skutków na finanse publiczne itd. Mówimy o przeniesieniu pewnego pionu administracji państwowej między jednym resortem a drugim. Znajmy proporcje. To jest w istocie drobna zmiana w organizacji prac rządu. Sama w sobie nie niesie ona żadnych skutków dla finansów publicznych, poza tym, że np. te same wydatki na dokładnie osiem etatów pracowników biura pełnomocnika rządu o tym samym koszcie wyjdą z budżetu MI, a wejdą do budżetu MFiPR, więc trudno tu mówić o jakimś wpływie na finanse publiczne.

Rzekome opóźnienie o cztery lata? To też jest teza bazująca na wstępnej koncepcji, po której był już cały szereg innych dokumentów planistycznych, analitycznych rangi uchwały Rady Ministrów, gdzie harmonogramy zostały przepracowane, szczegółowo rozplanowane i zaprezentowane. Takiego opóźnienia nie ma.

Pojawiały się też kwestie nadzoru. Szanowni państwo, atak na to jest atakiem na konstrukcję waszego rządu, w którym, dalibóg, było Ministerstwo Skarbu Państwa, które nadzorowało różne firmy państwowe prowadzące działalność gospodarczą w obszarach merytorycznie podlegających różnym innym ministrom. To się działo, dzieje i dziać będzie. Czym innym jest nadzór właścicielski, który, nadmieniam, nie zmienia się – a dla części z państwa najwyraźniej odkryciem jest to, że na podstawie obowiązującej ustawy o CPK funkcje te pełni pełnomocnik ds. CPK. Ten nadzór po prostu zostaje przy pełnomocniku i nie zachodzi tu żadna zmiana, tylko pełnomocnik przechodzi po prostu do innego resortu, więc razem z pełnomocnikiem przechodzi nadzór.

Wydaje mi się, że elementarną rzeczą dla rozumienia spraw publicznych jest rozdzielenie imperium od dominium, oddzielnie sfery regulacyjnej od sfery nadzoru właścicielskiego. To są różne sprawy, które czasem występują w administracji państwowej łącznie, a czasem rozłącznie. Występują teraz, bo np. Ministerstwo Aktywów Państwowych ma nadzór nad całym szeregiem firm prowadzących w różnych branżach działalność gospodarczą, dla których to branż regulacyjnie właściwi są inni ministrowie. Tak samo było za waszych rządów w przypadku Ministerstwa Skarbu Państwa, jak i właściwie wszystkich rządów po 1989 r. Takie przypadki zdarzały się, więc trudno tu mówić o czymś wyjątkowym. Do tej kwestii jeszcze zresztą wrócę, odpowiadając na pytanie pana posła Polaczka.

Ciężko jest mi odnosić się do tez pana posła przewodniczącego Olszewskiego, bo pan polemizował z tezami, których nie powiedziałem. Mówił pan, co powiedziałem, podczas gdy ja czegoś takiego nie powiedziałem, np. o pozyskanych ogromnych środkach unijnych. Nie mówiłem o ogromnych środkach, mówiłem o konkretnym programie, CEF Reflow, na zakończenie mijającej perspektywy, gdzie, powtórzę, projekty CPK uzyskały pełną, 100-procentową, merytoryczną ocenę, najlepszą, jaka była. Dzięki tym projektom Polska dostała w tym rozdaniu jedną szóstą wszystkich środków, jakie były do podziału w całej UE. To nie jest duży program, bo są to środki na prace projektowe.

Pokazuję to jako przykład tego, że teraz CPK i projekty CPK, ponieważ, powtórzę, budowa zwłaszcza nowej linii kolejowej tam, gdzie jej nie było, gdzie czas przejazdu jest skracany o godzinę, o półtorej godziny i gdzie jako efekt tej inwestycji jest przeniesienie transportu z kołowego na szynowy idące w dziesiątki procent… To wszystko są cechy, które są bardzo wysoko punktowane przez UE i które UE wspiera. To jest zmniejszenie emisyjności transportu itd., itd. Stąd właśnie tego rodzaju projekty będą naszymi flagowymi projektami, zwłaszcza we wszystkich unijnych postępowaniach, które są mniej lub bardziej konkurencyjne, gdzie nie mamy gwarantowanego koszyka narodowego. Krótko mówiąc, musimy mieć bardzo dobre projekty, które pozwolą nam pozyskać jak najwięcej środków. Tak właśnie jest z projektami CPK.

Pan poseł gratulował mi, że jestem w dwóch resortach. Serdecznie dziękuję za, zakładam, płynące z dobrego serca gratulacje, ale nie cieszę się, bo pensja jest jedna na tej podstawie, że w MFiPR zrzekłem się jej. Dopóki jestem zatrudniony w MI, po prostu jej nie pobieram. Pracuję w dwóch naraz, chciałbym, żeby jednak ten czas skończył się możliwie szybko. On oczywiście skończy się wtedy, kiedy ta ustawa zostanie przepraco-

wana i razem ze wszystkimi instytucjami i nadzorami będzie można przenieść ten pion CPK do MFiPR.

Nie mówiłem też, że aspekt infrastrukturalny się skończył, a tak pan powiedział, czy że teraz nieważne są lotniska…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Cytuję pana, bo na bieżąco notowałem: Aspekt infrastrukturalny został wyczerpany…

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

…w wymiarze strategicznym, rządowym, decyzji strategicznych. Ponieważ, jeszcze raz powtórzę, mamy przyjęte strategiczne studium lokalizacyjne poddane strategicznej ocenie oddziaływanie na środowisko, wyznaczone są korytarze transportowe. Za chwilę, odpowiadając na inne pytanie, powiem jeszcze, co jest dalej, ale wszystkie decyzje na poziomie strategicznym, które dotyczą infrastruktury, zostały podjęte. Przed nami natomiast cały szereg procesów i decyzji, które pozwolą maksymalnie wykorzystać tę infrastrukturę dla rozwoju regionalnego, społecznego, gospodarczego.

W ogóle rzecz biorąc, wydaje mi się, że trochę absurdalna jest dyskusja, w której posłowie opozycji wiedzą lepiej od rządu, jak rząd miałby zorganizować swoje prace. Mieliście państwo swój rząd. Nie daj Boże, ale w demokracji zawsze może się zdarzyć, że znów będziecie mieli, i wtedy swój rząd będziecie organizować tak, jak waszym zdaniem będzie on sprawnie działał. Pozwólcie temu, demokratycznie wybranemu, rządowi na to, że swoje prace zorganizuje tak, jak będzie chciał. Jak mówię, to jest kwestia czysto technicznie organizacyjna administracji rządowej, tego, jak ona jest zorganizowana.

Oczywiście nie oddałbym sprawiedliwości panu przewodniczącemu Olszewskiemu, gdybym nie powiedział, że tezy, które tu powiela, zawarte były w artykułach na portalu Sputnik, np. 6 października 2019 r. czy 5 czerwca 2020 r.

Przechodzę do wypowiedzi pana posła Suchonia. Pojawiła się z kolei troska o moje zdrowie. Dziękuję bardzo. Ostatnio nie chorowałem. Szanowni państwo, sami tego chcieliście, uważaliście, że kwestia konfliktu społecznego w PAŻP-ie jest kwestią najwyższej wagi, w związku z czym osobiście zajął się nią minister konstytucyjny, i też źle, nie dogodzisz. Jak rozumiem, jesteście państwo takimi fanami mojej osoby, że brakowało wam obcowania ze mną. Cieszę się, że mogę nadrobić, natomiast był minister konstytucyjny, zajmował się tą sprawą bezpośrednio, więc w sytuacji, kiedy mój zwierzchnik zajmuje się tą sprawą nade mną, siłą rzeczy nie miałbym nic do dodania poza powtórzeniem tego, co zwierzchnik. Myślę, że i państwo powinni się cieszyć, że wasze wątpliwości czy obawy zostały potraktowane na najwyższym możliwym poziomie. Oczywiście o kwestii konfliktu w PAŻP-ie i konfliktu kontrolerów mógłbym tutaj długo opowiadać, ale nie będę, bo to już absolutnie nie jest przedmiot tej ustawy, nawet bardzo, bardzo sensu largo, więc w tym momencie chyba szkoda na to czasu.

Kolejna sprawa to teza, która tutaj padła, że przyjeżdża komisja i wyznacza palcem jak za PRL-u. Panie pośle, proszę wybaczyć, ale to jest po prostu kłamstwo. Proces inwestycyjny w Polsce jest bardzo ściśle regulowany całym szeregiem przepisów, które są zresztą umocowane w ustawodawstwie unijnym. Te przepisy na różnych etapach procesu inwestycyjnego mówią, jakie są obowiązki konsultacyjne, udział strony społecznej, kto może być stroną, kto może składać wnioski itd., itd. Proszę mi wskazać, który z tych licznych, podkreślę, niezwykle licznych w procesie inwestycyjnym obowiązków konsultacyjnych, które zresztą powodują, że średni czas budowy drogi krajowej o standardzie ekspresowym w Europie od decyzji do oddania wynosi 17 lat… Tak rozciągnięty jest teraz proces inwestycyjny, m.in. właśnie w wyniku tych regulacji.

Proszę mi wskazać, który przepis, który obowiązek konsultacyjny będący po stronie inwestora w procesie inwestycyjnym CPK nie został dotrzymany. Od razu panu ułatwię. Nie wskaże pan takiego przepisu, bo one wszystkie nie tylko są dotrzymywane, nie tylko te wszystkie obowiązki, prawa stron itd., są respektowane, ale prowadzony jest jeszcze cały szereg dodatkowych konsultacji, niewymaganych prawem. Od tego, co było już trzy lata temu, czyli strategicznych konsultacji wojewódzkich z samorządami na poziomie województwa, jeszcze zanim przyszedłem do projektu, przez przekonsultowanie strategicznego studium lokalizacyjnego, co też nie jest obowiązkiem.

Obecnie trwają wyłonione na podstawie prawa w postępowaniu w rygorach Pzp, z prawem do odwołań… Niezależne od CPK zewnętrzne podmioty prowadzą prace nad studiami techniczno-ekonomiczno-środowiskowymi, w ramach których przeprowadzają cały szereg konsultacji, rozmów, spotkań. Na zakończenie tego procesu – w przypadkach niektórych linii jesteśmy już tego bliscy – zostanie wskazany wariant inwestorski, który będzie uwzględniał cały szereg czynników, gdzie oczywiście kwestie społeczne są ważnym, aczkolwiek jednym z wielu czynników, bo np. są też kwestie ochrony środowiska naturalnego. Są pewne formy ochrony środowiska, których nie wolno naruszyć. Choćby społeczność lokalna mówiła, że to jest świetny przebieg, bo nie spowoduje naruszenia żadnego domu, to jak przebieg jest np. po rezerwacie, nie można uwzględnić tego przebiegu z innych przyczyn.

Kolejne są kwestie techniczno-ekonomiczne. Koleje dużych prędkości mają to do siebie, że mają pewne techniczne wymagania dotyczące promieni łuków, dotyczące promienia spadku, wszelkich parametrów technicznych takiej linii i, znów, czasem zdarzy się, że strona społeczna proponuje przebieg, który byłby technicznie niewykonalny lub ekonomicznie nieracjonalny, bo np. uniknięcie kolizji z kilkoma zabudowaniami powodowałoby koszt rzędu miliarda albo dwóch miliardów złotych, więc chyba jednak zdecydowanie bardziej racjonalnie jest wypłacić takim mieszkańcom odpowiednie, godziwe odszkodowania i jednak zaoszczędzić środki w inwestora publicznego. W końcu są państwo bardzo zatroskani o koszty.

Wariant inwestorski to nie koniec. Potem następuje postępowanie przed niezależnym od inwestora organem, zazwyczaj regionalną dyrekcją ochrony środowiska, gdzie znów strony mogą składać swoje wnioski, uwagi itd. To nie koniec, bo od tej decyzji przysługuje odwołanie do sądu administracyjnego, gdzie różne strony mogą składać wnioski. Cały ten proces jest w trakcie, toczy się i stanowiska, głosy i wszelkie uwagi strony społecznej są szanowane i w miarę możliwości, podkreślam, w miarę możliwości uwzględniane. Niestety, tak jak mówię, poza innymi czynnikami, o których już mówiłem, jest cały szereg szprych CPK, który przebiega w ramach korytarzy komunikacyjnych unijnych sieci TEN-T, i musi się w nich zmieścić. Nie możemy uwzględniać tych wniosków społecznych, które powodują, że wyszlibyśmy za ten korytarz, zwłaszcza jak pozyskujemy środki unijne, np. z CEF-u, na realizację tej inwestycji.

Wreszcie jest jeden element, który też musimy wziąć tutaj pod uwagę. Faktycznie mamy do czynienia z pewnym społecznym szokiem. Dlaczego? Ponieważ od 1989 r. w Polsce nie budowano linii kolejowych. Zniszczono, zlikwidowano kilka tysięcy kilometrów linii kolejowych, a państwa formacje lub państwa poprzednie formacje też miały cokolwiek z tym wspólnego, a wybudowano niecałe 100 km, tj. kilkadziesiąt kilometrów Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i jakieś drobne fragmenty, łączniki, jakieś rozjazdy po 1 km czy po 2 km, i tyle.

Oczywiście mamy więc w Polsce sytuację, w której większość dorosłych Polaków nigdy nie znalazła się w sytuacji takiej, że gdzieś w ich okolicy budowana jest nowa linia kolejowa. Do tego, że budowane są drogi, ludzie trochę się przyzwyczaili, natomiast nie do tego, że budowane są linie kolejowe. To powoduje naturalne napięcia społeczne. Nigdy nie ma inwestycji, która zadowoliłaby wszystkich co do lokalizacji i przeciw której nie byłoby jakiegoś protestu. Nawet na świecie znany jest syndrom NIMBY, *Not In My Backyard*. Wszyscy chcemy mieć dobre koleje, drogi, lotniska, fabryki, w których są dobre miejsca pracy, ale nie u mnie, tylko kawałek dalej, u sąsiada, a ten sąsiad z kolei mówi, że nie u niego, tylko u mnie.

To są naturalne konflikty, które występują przy każdej inwestycji. Trzeba je rozważać, minimalizować, ale nie da się ich zupełnie wyeliminować. Pan poseł Joński na przykład wie, że w aglomeracji łódzkiej zmieniliśmy przebieg z północnego przez Konstantynów na południowy pod wpływem głosów społecznych, głosów samorządu, bo można było to zrobić. To jest jeden przykład, który bardzo konkretnie zadaje kłam tezom, że w procesie inwestycyjnym CPK nie słuchamy głosu społeczeństwa, czy nie słuchamy zgłaszanych uwag. To pokazuje, gdzie w gigantyczny sposób… Zmieniając przebieg o kilkadziesiąt kilometrów, uwzględniliśmy te uwagi. Wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, gdzie jest to zgodne z prawem, gdzie jest to zgodne z procedurą, gdzie nie jest tak, że zmieniamy przebieg, przeciwko któremu protestuje 100 osób, na przebieg, przeciw któremu zapro-

testuje 200 osób, wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, takie uwagi są i będą realizowane, bo to jest proces dziejący się.

Pan poseł miał również uwagi co do braku konsekwencji w nadzorze. To już mówiłem, jak również to, że nie jest tak, że coś przydajemy do nadzoru pełnomocnikowi rządu, bo to, że minister transportu sprawuje swoje uprawnienia za pośrednictwem pełnomocnika CPK, jest w ustawie o CPK od 2018 r. i tutaj nic w tej sprawie się nie zmienia.

Pan poseł Obaz zadał pytanie o to, na jakim etapie dzisiaj jesteśmy. Panie pośle, przepraszam, ale dokładnie opisałem to zarówno w moim pierwszym słowie opisującym ratio legis…

Poseł Robert Obaz (Lewica):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Bardzo proszę, jeżeli pan poseł chce odświeżyć swoją pamięć, służę uprzejmie. Po pierwsze wykonane zostały wszystkie działania na poziomie strategicznym, czyli do etapu strategicznego studium lokalizacyjnego wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko. W to wpisuje się również utworzenie pasażerskiego modelu transportu, po raz pierwszy w Polsce. To narzędzie pozwalające na podstawie wielu różnych czynników stymulować przepływy transportowe w Polsce i badać wpływ inwestycji na te przepływy, co jest niezwykle istotne np. w przypadku pozyskiwania środków unijnych. Proces analityczny na poziomie strategicznym został więc przeprowadzony i zakończony. Był to zresztą największy w historii Polski etap konsultacji społecznych. Rozpatrzono 160 tys. uwag itd., itd. Zeszliśmy poziom niżej. Poszczególnych projektów inwestycyjnych w ramach programu inwestycyjnego CPK jest kilkadziesiąt. Największy z nich to oczywiście lotnisko i węzeł transportowy, poszczególne odcinki linii kolejowych. W przypadku linii kolejowych jest to 1300 km w trakcie opracowania STEŚ. Pierwsze z nich już się kończą, a kolejne będą startowały. Jeden odcinek to tunel kolei dużych prędkości pod Łodzią na etapie projektu budowlanego, czyli już na etapie bardziej zaawansowanym.

O kwestii pozyskiwania środków unijnych już mówiłem. W szczególe powiem może, że w tym rozdaniu CEF-u są wnioski na 3 mld zł. Czekamy na rozstrzygnięcie, niech CEF Reflow będzie dobrym prognostykiem co do tego rozstrzygnięcia.

Cóż jeszcze mogę powiedzieć? Samo lotnisko. Udało się pozyskać partnera strategicznego, podpisana jest umowa z lotniskiem Inczon w Seulu, według rankingu Skytrax regularnie plasującym się jako trzecie, czwarte najlepsze lotnisko na świecie. Jesteśmy już na końcu tworzenia modelu finansowania. Ten rok lub początek przyszłego to będzie czas, kiedy decyzje te zostaną sfinalizowane i będzie powstawać konsorcjum finansujące. W wymiarze formalno-prawnym, środowiskowym zakończyliśmy badania środowiskowe. To gigantyczny, największy w Polsce projekt inwentaryzacji środowiskowej terenu odpowiadającego mniej więcej czterokrotności powierzchni miasta stołecznego Warszawa, ponieważ są to przepisy, o których mówiłem, umocowane unijnie.

Jednym z licznych procesów, które trzeba przeprowadzić w procesie inwestycyjnym, zanim wbije się łopatę, jest kwestia pozyskania decyzji środowiskowej, a jednym z procesów do decyzji środowiskowej jest inwentaryzacja środowiskowa, ale nie tylko terenu inwestycji, ale całego terenu oddziaływania inwestycji, który oczywiście jest wielo, wielokrotnie większy, a co więcej, jest razy cztery, we wszystkich porach roku, we wszystkich fazach wegetacji roślinnej i zwierzęcej. To całokształt życia przyrodniczego przyrody ożywionej, a i czasami nieożywionej, bo są to również chociażby badania geologiczne, dla terenu czterech Warszaw. Pracowały nad tym tysiące przyrodników. To jest praktycznie ukończone, dzięki czemu kwestią tygodni jest wybranie wariantu inwestorskiego i złożenie wniosku o decyzję środowiskową.

To, nawiasem mówiąc, jest największy czynnik ryzyka w tej inwestycji. Jeżeli państwo chcieliby go poznać, poza tymi swoimi propagandowymi tezami… Pan poseł Obaz na przykład posiłkuje się tezami z artykułu ze Sputnika z 11 marca 2021 r.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Za dużo pan minister czyta tego rodzaju portali.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Artykuł nazywa się „Manewry na istniejącym lotnisku".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, czy może pan już zmierzać do końca?

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Bardzo obszernie odpowiadam na pytania państwa posłów, przez szacunek dla państwa posłów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest to jeden wielki bełkot, a niektóre sformułowania są skandaliczne, na co zareaguję, jak pan skończy, chcąc być w stosunku do pana w miarę kulturalnym, choć nie powinienem.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Dziękuję, panie pośle. Nikt nie jest tak kulturalny jak pan przewodniczący w prowadzeniu dzisiejszych obrad. Można się tylko uczyć.

Pan poseł mówi też… Nie wiem, co ma pan na myśli, mówiąc o niezłej pensji. Jak rozumiem, pensję posła uważa pan za niezłą, ponieważ sekretarze stanu mają mniej więcej tę samą pensję, co posłowie. Cieszę się, że jest pan zadowolony ze swojej niezłej pensji. Ja też uważam, że moja jest godna, i nie narzekam.

Przechodzę do kolejnego z pytań. Pan poseł Polaczek: „Jak przełoży się nowa konstrukcja prawna na inwestycje w portach regionalnych?". Obecnie samo przeniesienie nadzoru nijak się nie przekłada, natomiast, jak rozumiem, pan poseł pewnie odnosi się do skądinąd znanego faktu, że jest ona procedowana i to przenoszenie jest pewnie jednym z elementów planu, bo duża ustawa o usprawnieniu procesu inwestycyjnego CPK jest na zaawansowanym etapie procesu legislacyjnego na poziomie rządowym, po Stałym Komitecie Rady Ministrów, czeka na Radę Ministrów, a jednym z jej elementów jest fuzja pomiędzy Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze" i spółką CPK. To nie jest coś, co teraz rozważamy, ale poniekąd jest to powiązane, więc może warto powiedzieć dwa słowa.

W krótkim wymiarze czasu nie wpłynie to w żaden sposób, bo, tak jak mówię, po pierwsze PPL jest w większości wypadków portów regionalnych udziałowcem mniejszościowym. To nie jest taka sytuacja jak np. w Hiszpanii z państwową Aeną, która po prostu jest właścicielem wszystkich lotnisk. Przytłaczająca większość lotnisk regionalnych w Polsce należy do samorządów lub samorządy te mają większościowe udziały, więc siłą rzeczy to większościowi właściciele mają decydujący głos o różnego rodzaju procesach zachodzących w tych spółkach. Z obecnie toczących się procesów wszystkie będą oczywiście podtrzymywane i kontynuowane. Tu trzeba oddać sprawiedliwość, że Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze", pomimo że jest udziałowcem mniejszościowym, bardzo często jest tym, które jest głównym motorem i główny ciężar tej inwestycji bierze na siebie, natomiast samorządowi udziałowcy nie zawsze są gotowi partycypować w tych kosztach w proporcjonalnym stopniu. PPL to robi i się od tego nie uchyla. Oczywiście wszędzie tam, gdzie są przepisy dotyczące pomocy publicznej itd., musielibyśmy wejść w szczegóły przy każdym konkretnym przypadku, ale co do generaliów nic to nie zmienia.

W dłuższej perspektywie i w dłuższej fazie oczywiście jest to dla portów regionalnych korzystne, ponieważ po pierwsze zapobiegnie nadmiernemu rozproszeniu udziału państwa w tym rynku. Wspominałem chociażby Aenę, gdzie państwowa firma jest właścicielem wszystkich lotnisk. W Polsce mówiłem o udziałach mniejszościowych. Teraz w sytuacji, w której budowane jest CPK i powstaje nowe duże lotnisko będące ośrodkiem zysku, bo biznes lotniskowy ma to do siebie, że korzyści skali grają ogromną rolę i, tak jak wszyscy wiemy, zasadniczo z wyjątkiem portu w Modlinie rentowność portu lotniczego w Polsce zaczyna się od ok. miliona pasażerów, porty regionalne często bywają poniżej albo w okolicach tej kwoty, natomiast port lotniczy, który ma 20, 30, 40 mln pasażerów, to jest właśnie śmietanka rynku lotniczego. To jest ten ośrodek, gdzie generuje się ogromne zyski, co rzuca pewne światło na tych, którzy nie chcą, żeby te zyski były w Polsce generowane, żeby dalej generował je Frankfurt, Monachium i inne zagraniczne

huby. Jeszcze raz powtórzę, że spięcie tego w jednym organizmie, w jednej grupie kapitałowej, która będzie silna, dochodowa, spowoduje, że różne działania dotyczące regionalnych portów lotniczych będzie można prowadzić w sposób bezpieczniejszy ekonomicznie, na rachunku ekonomicznym grupy kapitałowej, na kapitalizacji w dziesiątkach miliardów, a nie jednego regionalnego portu, który może mieć swoje gospodarcze problemy i na pewno będzie trudniej bankowalny, a przeprowadzać takie inwestycje będzie mu trudniej niż w dużej silnej grupie.

Oczywiście była też uwaga pana przewodniczącego w ramach tej grzeczności, że w ogóle nie będzie portów regionalnych. Przepraszam, panie przewodniczący, ale to jest absurd. Czy nie ma portów regionalnych we Francji, gdzie np. lotnisko Charles de Gaulle jest większe niż CPK jeszcze długo będzie? Czy nie ma portów regionalnych w Hiszpanii, gdzie jest centralny port lotniczy Barajas, który też ma więcej pasażerów, niż jeszcze długo po uruchomieniu CPK będzie miało? Czy nie ma portów regionalnych w Monachium czy we Frankfurcie? To są absurdalne tezy. Mamy kilka segmentów rynku lotniczego. CPK przede wszystkim przyciągnie do Polski segment, którego nie mamy, bo nie możemy mieć ze względu na ograniczenia infrastrukturalne portu Chopina na Okęciu, czyli segment hubowy lotów kontynentalnych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, a kiedy chcecie zamknąć lotnisko Chopina? Przepraszam, że wchodzę w słowo, ale to jest akurat istotne, skoro poruszył pan ten wątek.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Decyzja o zamknięciu lotniska lub niezamknięciu lotniska na ten moment nie zapadła. To jest kwestia przyszłości, natomiast z pewnością przeniesiony zostanie główny ruch komercyjny z lotniska Chopina. Są natomiast oczywiście inne segmenty ruchu lotniczego, które być może mogą pozostać na lotnisku Chopina. To, czy będzie to ekonomiczne społecznie i zasadne, jest kwestią przyszłości i analizy po uruchomieniu CPK. Ta decyzja przed nami.

Tak jak mówię, nowy segment ruchu, ruchu międzykontynentalnego, hubowego, który teraz oddajemy za darmo do hubów zagranicznych, zostanie do Polski pozyskany. To jest główna zmiana wynikająca z uruchomienia CPK. Na prostą logikę każdy z państwa czy z państwa wyborców wielokrotnie pewnie korzystał z lotnisk i latał. Wiadomo, że ktoś, kogo rodzina jest na emigracji w Wielkiej Brytanii, a on jest z Gdańska czy z Wrocławia, czy z Krakowa, i chce przylecieć do tej rodziny, skorzysta z portu w Krakowie czy we Wrocławiu, gdzie będzie blisko, a nie z portu centralnego. Tak samo jak wykupi wycieczkę zagraniczną i touroperator wyczarteruje samolot, to też wyczarteruje z tego portu lotniczego, który jest bliższy, jeżeli oczywiście zbierze wystarczającą liczbę… Każde duże państwo europejskie mające duże lotnisko hubowe, międzykontynentalne ma też porty regionalne. Nawet Holandia, która jest znacznie mniejsza od Polski, jeszcze trochę portów lotniczych poza Schiphol ma.

Padło pytanie dotyczące komponentu inwestycyjnego o PAŻP. Jest chyba trochę, a nawet nie trochę, tylko zupełnie odwrotnie, niż pojawiało się w przestrzeni publicznej, bo wiem, że np. przy dyskusji nad opłatami nawigacyjnymi była taka narracja, że trzeba podnosić opłaty, bo PAŻP podnosi koszty związane z inwestycjami pod CPK. Jest odwrotnie. To w programie inwestycyjnym CPK są zawarte dodatkowe pieniądze. Przyznaję, że dokładnej kwoty nie pamiętam, ale są to kwoty na pewno powyżej 100 mln zł, gdzieś ok. 200 mln zł. Sprawdzę. Z tych inwestycji, z dodatkowych pieniędzy dla PAŻP-u, które popłyną z programu dla PAŻP-u w celu przeprowadzenia inwestycji związanych właśnie z infrastrukturą kontroli przestrzeni powietrznej, która będzie konieczna dla powstania CPK, a która przy okazji będzie służyć w ogóle kontroli przestrzeni powietrznej w Polsce, skorzystają również inne porty lotnicze, nie tylko ruch na CPK, ale i sam PAŻP.

Jeżeli chodzi o analizy ruchowe, to tak, w pierwszej fazie są to dwa niezależne pasy, na tę pierwszą fazę do 40, 45…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Może pan troszkę zwęzić wypowiedź? Mamy jeszcze jedno posiedzenie Komisji o godz. 13:00.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Już kończę, panie pośle. Już kończę.

To jest najświeższa, pogłębiona analiza wykonana przez IATA. To jest prognoza flagowa czy wiodąca do prac nad masterplanem CPK. Oczywiście jesteśmy też świadomi całego szeregu innych prognoz: Eurocontroli, ULC-u itd., natomiast ta była już bardzo, bardzo pogłębiona, z podziałem na kategorie, nawet z podziałem na dni tygodnia, bo to natężenie ruchu, Schengen, non-Schengen itd., to wszystko jest kluczowe dla tego, jak projektowane będzie lotnisko i terminal.

Nie chciałbym pokrzywdzić pana posła Jońskiego, przewodniczącego Komisji, więc nie będę już wskazywał przykładu artykułu ze Sputnika, którego tezy pan powiela. Były natomiast uszczypliwości o kurtkę. Nie chciał być pan złośliwy i nie powiedział pan o kurtce, więc przyjmę, że nie powiedział pan. Mówi pan, że wybiorę sobie inne komisje. Mój Boże, państwo parlamentarzyści chyba wiedzą, że to tak nie działa. Jak komisja obraduje, to zaprasza na obrady. To nie ja ją sobie wybieram. Mam więc nadzieję, że pan przewodniczący jeszcze niejednej lekcji kultury osobistej udzieli mi na tej Komisji i będę mógł z tego skorzystać.

Jeżeli chodzi o pytanie o to, ile do tej pory wydaliśmy pieniędzy, to wbrew pozorom jest niezwykle trudne, bo wymagałoby zadania całego szeregu pytań pomocniczych na temat tego, co pan ma na myśli. Czy na przykład, jeżeli rozstrzygnęliśmy umowę ramową na przygotowawcze prace budowlane…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

…co jest przetargiem na 6 mld zł, na wszystkie przygotowawcze prace budowlane…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

…to wydaliśmy te pieniądze, czy nie?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, jest prośba. Nie jest pan w stanie odpowiedzieć? Rozumiem, że jest to złożony problem, dlatego prosiłbym, aby sumarycznie skumulować wszystkie wydatki, które były poniesione w różnych obszarach na projekty CPK i przesłać do sekretariatu Komisji, a ja roześlę to parlamentarzystom.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Okej, panie przewodniczący, ale jeśli mogę tylko poprosić…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, nie.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Zakończyłem odpowiedź.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Skończyło się.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Do czasu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, dość cierpliwie słuchałem pana wypowiedzi. Abstrahując od nonsensów, które wygłaszał pan w kwestiach bezpośrednio dotyczących projektu, nie sposób nie odnieść się do powoływania się i przypisywania opozycji czerpania inspiracji i wiedzy z propagandowego rosyjskiego portalu w kontekście rzezi, którą Putin dzisiaj robi w Ukrainie. Jest to wyjątkowa bezczelność, wyjątkowe chamstwo, które ministrowi nie przystoi. Współczuję panu, że poświęca pan tyle czasu na czytanie tego typu periody-

ków, ale to uświadomiło mi, że to wiele tłumaczy, analizując wasze działania i politykę całego rządu.

Przystępujemy do…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, wykracza pan poza zakres swojego upoważnienia. Nie jest pana rolą recenzowanie wystąpienia pana ministra.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie udzieliłem pani głosu. Przystępujemy do rozpatrzenia wniosku o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem wniosku o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki.

Głosowało 35 posłów: za było 16, przeciw było 19, nikt się nie wstrzymał. Wniosek nie uzyskał akceptacji.

Przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy. Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 1? Biuro Legislacyjne.

Legislator z Biura Legislacyjnego Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mamy pytanie do art. 1, do dodawanego pkt 11a. Po pierwsze chcielibyśmy zapytać stronę rządową o to, dlaczego nie odwołujemy się do przedsięwzięć zdefiniowanych w pkt 8 w art. 23a. Przez przedsięwzięcia rozumie się zawarte w programie inwestycji inwestycje towarzyszące oraz pozostałe zadania.

Po drugie, w przypadku, gdyby nasza wątpliwość, nasze pytanie nie odniosło oczekiwanego efektu, chcielibyśmy zapytać, dlaczego posługują się państwo sformułowaniem „innych zadań”, które w rzeczywistości zostało inaczej zawarte w przedsięwzięciach na kanwie ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, gdzie posługujemy się troszkę inną terminologią, ponieważ mówimy o „pozostałych zadaniach”.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Brzmienie, które sugeruje Biuro Legislacyjne, było pierwotnym brzmieniem wnioskodawcy na rządowym etapie prac legislacyjnych, natomiast na etapie konsultacji międzyresortowych pojawiła się wówczas wątpliwość, że sformułowanie pozostałych zadań, czyli recepcja wprost z ustawy, jest zbyt niedookreślone. Były pewne obawy co poniektórych resortów, że może to powodować, że w przyszłości w niekontrolowany przez nie sposób jakieś obszary im podległe będą przechodziły pod nadzór pełnomocnika, czyli w efekcie w wymiarze ustawy o działach Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

Zgadzam się z Biurem Legislacyjnym, a nie zgadzałem się z tamtymi głosami, tzn. uważałem, że ta obawa jest nieistniejąca i definicja ustawowa jest jak najbardziej precyzyjna. Przyznaję, że przyjęliśmy takie sformułowanie na etapie rządowym, chcąc uspokoić inne resorty. Tu chodzi o „innych zadań” nie w sensie odwołania się do pozostałych zadań z ustawy, tylko w sensie konkretnych zadań zawartych w programie, który jest dokumentem rządowym, czyli jest pewnym bardzo ścisłym, określonym katalogiem tychże zadań, żeby nikt nie miał wątpliwości, że bez uzgodnienia jakieś inne, trudne do wyobrażenia, ale jakieś pozostałe zadania mogłyby tu być przejmowane. Powiedzmy więc, że w opinii wnioskodawcy takie sformułowanie pozwala uniknąć pewnych sporów kompetencyjnych, bo odnosi się do samej inwestycji, czyli wiemy czego – a to, co jest inwestycjami towarzyszącymi, to konkretny dokument rządowy – oraz innych zadań zawartych w programie, który też konkretnym dokumentem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, już wiemy, już się nie powtarzajmy.

Czy są uwagi do art. 2? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 3? Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, mamy dwie uwagi do art. 3, do zmiany nr 2 do dodawanego art. 5a. Po pierwsze chcielibyśmy zapytać, czy dodawany przepis mówiący o dodatkowych kompetencjach dla pełnomocnika nie powinien być wkomponowany już w dotychczasowy art. 5 w ustawie o CPK. W tym właśnie przepisie mamy do czynienia z kompetencjami pełnomocnika.

Drugie pytanie jest takie. Czy nie należałoby doprecyzować art. 5a poprzez wskazanie konkretnych zadań, jakie należą do wykonywania przez pełnomocnika na kanwie ustawy o Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze"? To jest walor normatywny, bo w innym przypadku przepis ten budzi nasze wątpliwości co do zgodności z zasadą dostatecznej określoności przepisów prawnych, ponieważ dobrze byłoby, aby w przepisach wskazywać konkretne przepisy, na bazie których akurat pełnomocnik będzie wykonywał te zadania. Dlatego też niech zwrócą państwo uwagę na zmianę nr 1, gdzie również wskazywano konkretne jednostki redakcyjne, na kanwie których są wykonywane poszczególne zadania czy kompetencje właściwego ministra. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Takie akurat brzmienie przepisu też ma swoje podstawy historyczne, że tak powiem, czy przyczynę historyczną. Przepis art. 5 ustawy o CPK, o której mówimy, to są „zwykłe" kompetencje pełnomocnika. Poza tym pełnomocnik pełnił te kompetencje w zakresie szeroko pojętego nadzoru właścicielskiego nad Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze", tylko było ono inaczej umocowane, tzn., ponieważ było ono przydane do ministerstwa właściwego ds. transportu i było zapisane, że minister ds. transportu wykonuje je za pośrednictwem czy za pomocą pełnomocnika. Ponieważ następuje przeniesienie tego do innego działu administracji rządowej, znika źródło inwestytury kompetencji w postaci ministra właściwego ds. transportu. Stąd w naszej opinii konieczność dopisania, że te kompetencje nadzorcze, które wynikają z wszelkich przepisów zawartych w ustawie o Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", są wykonywane przez pełnomocnika i oczywiście można by je tutaj powielić, tylko że mnie osobiście nie wydaje się to zasadne. Jeżeli one są tam zapisane, a tutaj odwołujemy się do tej ustawy, to wystarczy powiedzieć, że są takie jak w tamtej ustawie, a nie trzeba tutaj enumeratywnie przepisywać konkretnych zapisów z tamtej ustawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są uwagi do art. 4? Nie widzę.

Czy są do art. 5? Biuro Legislacyjne.

Legislator z Biura Legislacyjnego Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Mamy tutaj dwie wątpliwości. Chcielibyśmy prosić o wyjaśnienie. Otóż art. 5 jest swoistym przepisem intertemporalnym, na podstawie którego zachowują ważność czynności wykonane przed dniem wejścia w życie ustawy nowelizującej. Chcielibyśmy zauważyć, że wnioskodawcy zastosowali tutaj katalog otwarty. W szczególności dotyczy to uzgodnień, zatwierdzeń, akceptacji, wezwań itd. Chcielibyśmy dopytać, czy umieszczenie takiego otwartego katalogu w istocie jest konieczne.

Druga kwestia jest taka. Czy zastanawialiście się państwo nad sformułowaniem dodatkowego przepisu, który dotyczyłby m.in. kwestii związanych z powołaniem prezesa Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" tak, by nie było wątpliwości, czy to powołanie zachowuje ważność? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Dziękuję. Może najpierw odniosę się do drugiego. W mojej ocenie nie ma tu żadnej wątpliwości. Z punktu widzenia Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" nic nie zmieni się w strukturze organizacji i nawet w nadzorze właścicielskim, który nadal

pełni pełnomocnik, tylko że pełnomocnik zmienia resort. Przez analogię. Oczywiście mamy tu pewien problem koncepcyjny, bo swoją drogą przedsiębiorstwo państwowe to już bardzo reliktowa forma prowadzenia działalności gospodarczej i od dłuższego czasu nie ma tu orzecznictwa itd., bo nie ma za dużo takich przypadków, natomiast gdybyśmy wzięli to np. przez analogię do spółki, to w spółce prawa handlowego nawet zmiana właściciela, czyli np. to, że udziały zostały sprzedane i kupione przez kogoś innego, nie powoduje tego, że kadencja organów spółki byłaby przerwana, a cóż dopiero gdy właściciel zasadniczo pozostaje ten sam, tylko np. zmienia swoją funkcję czy swój stan cywilny czy jakikolwiek inny. Tu można to oczywiście zapisać, ale wydaje mi się, że byłaby to regulacja naddatkowa, bo w sposób oczywisty zachowana zostaje ciągłość organów i nic w tym obszarze się nie zmienia.

Co do pierwszej części, gdyby pan dyrektor Aleksander Arndt był łaskaw wesprzeć mnie merytoryką…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Ekspert ds. legislacji i obsługi prawnej w Biurze Prawnym Centralnego Portu Komunikacyjnego Aleksander Arndt:

Dzień dobry. Aleksander Arndt, biuro pełnomocnika ds. CPK. Zasygnalizuję, że mamy tu do czynienia z dość skomplikowaną strukturą, ponieważ kompetencje ministrów i pełnomocnika w dość skomplikowany sposób przechodzą w związku ze zmianą art. 6 ustawy o CPK i część kompetencji niejako przejmie minister infrastruktury, de facto nie uzyskując żadnych nowych kompetencji, bo przysługiwały mu one na podstawie ustawy o działach. Niektóre kompetencje nadal utrzyma pełnomocnik, ale, zauważmy, wykonuje je nadal na podstawie nowych przepisów, w związku z tym można uznać, że tak ogólny przepis zapewnia nam bezpieczeństwo, że żadna sytuacja, żaden stan faktyczny, żadna decyzja, żadne porozumienie nie umknie nam gdzieś wśród tych regulacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do art. 6? Nie widzę.

Czy są do art. 7?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałem tylko dopytać, czy poza… Jak rozumiem, pracownicy biura pana pełnomocnika przechodzą do MFiPR. Czy przewidują państwo jakieś inne dodatkowe decyzje dotyczące pracowników MI czy jakichś innych osób? Czy mógłby pan ewentualnie odpowiedzieć na to w kontekście art. 7?

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Oczywiście. Tak, potwierdzam, że komórka w postaci biura pełnomocnika ds. CPK przejdzie pomiędzy ministerstwami. Na podstawie tej ustawy nie są planowane czy przewidywane dodatkowe przeniesienia. Oczywiście nie mogę z góry wykluczyć jakichś ruchów kadrowych związanych ze zmianą obowiązków itd. Dość powiedzieć, że są pewne kwestie, które do tej pory były przypisane pełnomocnikowi na podstawie tej inwestytury od ministra transportu, które zostają w ministerstwie właściwym ds. transportu i nie przechodzą, a inne przechodzą. Oczywiście praktyka pokaże, czy w efekcie tego nie trzeba będzie np. utworzyć etatu, a gdzieś go zlikwidować, ale to będzie na zasadzie normalnych działań, normalnych stosunków pracy, już nie na poziomie ustawowym. Na poziomie ustawowym z mocy prawa przeniesiona jest komórka: biuro pełnomocnika, które ma ośmioro pracowników, z czego jedna jest obecnie na urlopie wychowawczym. Jeśli śledzili państwo proces legislacyjny na poziomie rządu, wiedzą państwo, że dyskusja była czasem o tym, czy liczyć to etatami, czy osobami. W tym przypadku sytuacja jest taka, więc liczba etatów i osób różni się o jedną.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są uwagi do art. 8? Nie widzę.

Czy są do art. 9? Nie widzę.

Czy są do art. 10? Nie widzę. Na tym rozpatrzyliśmy cały projekt ustawy.

Przystępujemy do zaopiniowania projektu ustawy. Kto z pań i panów posłów jest za pozytywną opinią dla tego projektu ustawy? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Serdecznie dziękuję. Poproszę o wyniki.

Głosowało 34 posłów: za było 18, przeciw 16, nikt się nie wstrzymał. Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Proszę bardzo, pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, proponuję panią poseł Annę Milczanowską.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy pani poseł wyraża zgodę?

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Tak, wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż pani poseł przewodnicząca Anna Milczanowska została wybrana sprawozdawcą Komisji. Sprzeciwu nie słyszę.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dziękuję. Widzimy się o godz. 13:00.